

Walkinnladen in Wanten: maritime Motivkunde als historische Datierungshilfe

Barthemess, Klaus

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Barthemess, K. (1989). Walkinnladen in Wanten: maritime Motivkunde als historische Datierungshilfe. *Deutsches Schiffsarchiv*, 12, 243-264. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55914-0>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

WALKINNVLADEN IN WANTEN

Maritime Motivkunde als historische Datierungshilfe

VON KLAUS BARTHELMESS

*Dedicado a los hombres y las mujeres
de la factoría ballenera de Caneliñas
donde vi por primera vez el aprovechamiento de cetáceos*

Unter dem Thema »American Maritime Prints« fand im Mai 1977 im Walfangmuseum zu New Bedford, Massachusetts, die achte North American Prints Conference statt. Eine Ausstellung von 28 bedeutsamen, zumeist großformatigen Druckgraphiken zum Thema Walfang setzte einen zusätzlichen Akzent im Ambiente der Tagung. In dem Katalogteil des 1985 erschienenen Resultatbandes¹ beschreibt Herausgeber Elton W. Hall eine kolorierte Aquatintaradierung von Edward Duncan² nach William John Huggins³ aus dem Jahre 1829. Unter dem Titel »Northern Whale Fishery« zeigt das Blatt das englische Barkschiff HARMONY von Hull und seine Besatzung bei der Jagd auf Wale und Robben im nördlichen Eismeer (Abb. 1). Elton Hall lobt die realistischen Details der szenenreichen Graphik und verweist auf die ungewöhnliche Weise, wie die »Walbarten« zum Trocknen in den Wanten der Bark festgelascht seien: Zwar habe der Grönlandwal – *Balaena mysticetus*, die bevorzugte Jagdbeute der arktischen Tranjäger – die längsten Barten überhaupt, die hier gezeigten Barten seien aber rund doppelt so groß dargestellt wie in Wirklichkeit; so die Kritik Halls an Duncans Aquatinta.⁴

Barten einzeln oder in kleinen Bündeln in den Wanten zu trocknen war auf den amerikanischen Walfangschiffen, die in der westlichen Arktis operierten, durchaus üblich (Abb. 2). Aus seiner profunden Kenntnis einschlägigen Photomaterials von diesem amerikanischen Fangbetrieb schloß Hall, daß auf Duncans Aquatinta ein technisches Detail des britischen Walfangs in der östlichen Arktis falsch wiedergegeben sei. Doch Duncan hat keine Grönlandwalbarten – die nicht nur der Größe, sondern auch der Form nach anders aussehen – dargestellt, sondern vielmehr die Unterkieferknochen dieses Tieres; und die gelangen dem Künstler durchaus korrekt.

Die paarigen Unterkieferknochen (Mandibeln) der beiden Bartenwalarten Grönlandwal und Blauwal (*Balaenoptera musculus*) sind die größten Knochen des Tierreichs. Sie können bis zu 6 m lang werden und zwischen 200 und 400 kg je Knochen wiegen. Es hat den Anschein, daß amerikanische Walfänger sich selten der Mühe unterzogen, diese sperrigen und gewichtigen Beutestücke an Bord zu nehmen und zu den bedeutsamen Walfanghäfen in Neuengland oder am Golden Gate zu verfrachten.⁵ Anders europäische Walfänger: Dekorative wie auch funktionale Konstruktionen aus diesen gewaltigen Knochen waren vor allem im Küstengebiet der Nordseeanrainer nicht selten anzutreffen. Historische Schwerpunkte dieser Baupraxis

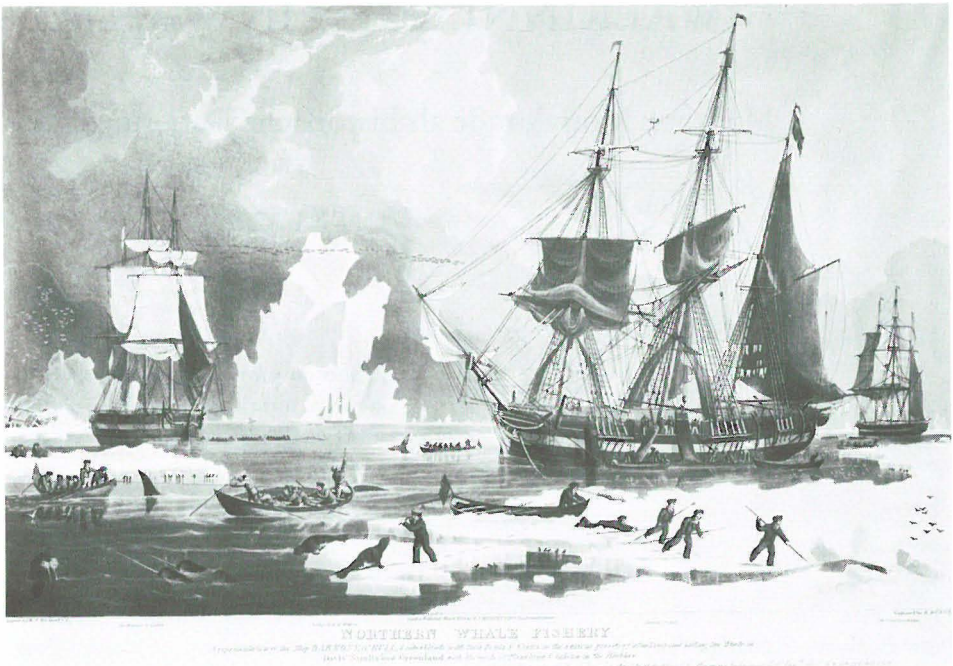


Abb. 1 »Northern Whale Fishery. A representation of the Ship HARMONY, of Hull, & other Vessels with their Boats & Crews in the various process of attacking and killing the Whale in Davis' Straits and Greeland, with the mode of Flinching & taking in the Blubber. This Plate is Most respectfully dedicated to Tho[mas]s Bell, Owner of the Harmony, by his most obed[ien]t humbl[e] Serv[an]t W[illia]m Jno. [John] Huggins.« Aquatintaradierung von Edward Duncan nach William John Huggins, 1829. Die das Hauptmotiv bildende Bark HARMONY des Reeders und Ölhändlers Thomas Bell aus Hull führt zwei Paar Walkinnladen in den Wanten des Großmasts und ein Paar in denen des Fockmasts. (Kendall Whaling Museum, Sharon, Mass.)

sind die drei Frieslande, die niederländische Provinz Noord Holland und das Hinterland der englischen und schottischen Walfanghäfen, vornehmlich jedoch Yorkshire. Doch auch im Binnenland sind vereinzelt und dann dekorative Walknochenbauten zu finden.⁶ Wenige dieser Konstruktionen haben die Zeit überdauert.



Funktions- und Kultbauten aus großen Walknochen finden sich namentlich in verschiedenen circumpolaren Kulturen: Auf dem Inselchen Yttygran vor der Südostküste der Tschuktschenhalbinsel wurde 1981 die sogenannte »Whalebone Alley« untersucht. Die Anlage besteht aus verschiedenen, teils parallelen, bis zu 800 m langen Reihen aus Schädeln und Unterkieferknochen von Bartenwalen und stammt aus der Zeit vom 14. bis zum 16. Jahrhundert.⁷ Ein eindrucksvolles Foto aus der Sammlung William Tripp zeigt eine Konstruktion aus Holz und Walkinnladen von der anderen Seite der Beringstraße (Abb. 3). In Buch 21, Kapitel 14 und 15, seiner »Historia de gentibus septentrionalibus« berichtet Olaus Magnus⁸ von Menschen, die in Häusern aus Walfischrippen wohnen, und illustriert dies mit einer hübschen Holzschnittvignette (Abb. 4). (An dieser Stelle muß angemerkt werden, daß der Begriff

»Rippe« für den einzelnen Unterkieferast eines Bartenwals volkstümlich geworden ist und sich selbst in der wissenschaftlichen Literatur dieses Jahrhunderts noch findet. Die Kieferknochen eines zahnlosen Bartenwals ähneln in der Tat viel eher den Rippen der uns vertrauten Fleischlieferanten als deren bezahnten und im Laufe der Evolution hoch spezialisierten Mandibeln.)

Die Verwendung von Walknochen zu Bauzwecken vornehmlich dekorativer Art ist in der Alten Welt eine Tradition, die ihre Ursprünge vor der Aufnahme systematischen, organisierten Walfangs hat.⁹ Zweifellos stammen solche Knochen zumeist von gestrandeten Walen, deren Kadaver von den Küstenbewohnern nutzbringend verhackstückt wurden. Die Aufrichtung der gewaltigen Kieferknochenäste zu eindrucksvollen »Trophäenbauten« mag vielleicht in rituellen oder magisch-sakralen Vorstellungen wurzeln, denn auch in historischer Zeit war es nicht selten, daß die riesigen Knochen – seien sie nun Schlachtabfälle von gestrandeten oder staunenerregende Bodenfunde von eiszeitlichen Walen – ihren prominenten Verbleib an Kirchen- und Rathauswänden fanden.¹⁰

Die paarigen Kieferknochenäste der Bartenwale just in der Konstruktionsform eines Spitzbogens zu errichten wird gewissermaßen von ihrer organischen Form, von ihrer anatomischen Lage im Körper vorgegeben (Abb. 5), und verschiedentlich wurden in kulturgeschichtlichen und feuilletonistischen Aufsätzen Spekulationen darüber angestellt, daß bestimmte

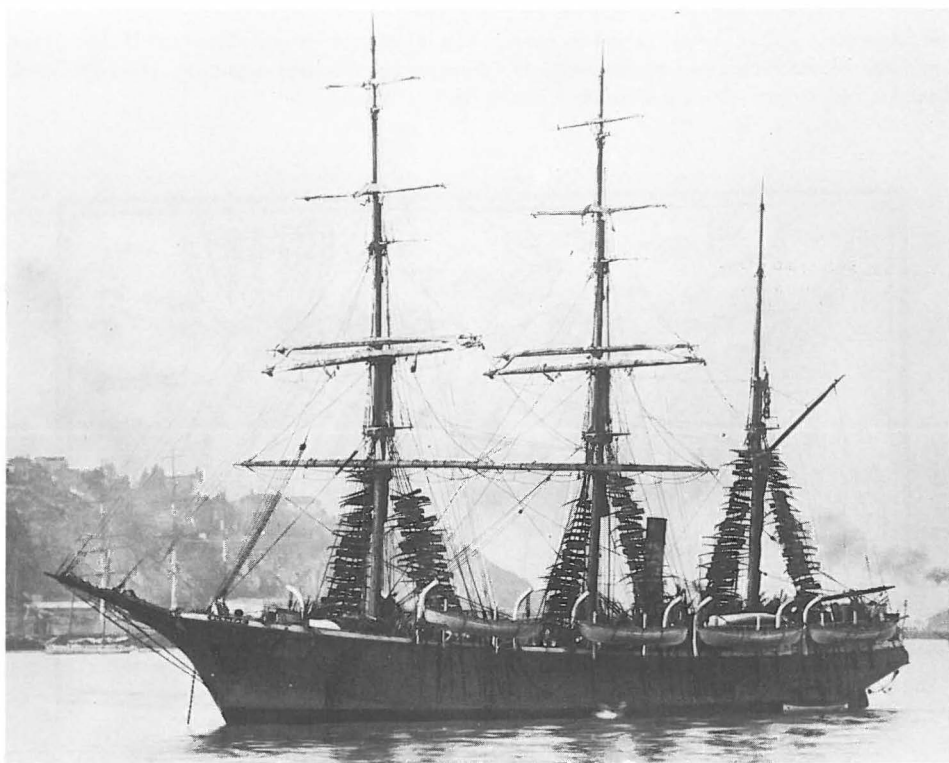


Abb. 2 *BOWHEAD*, eine amerikanische Walfangbark mit Hilfsdampfkraft, die von 1882 bis 1884 von San Francisco aus in der westlichen Arktis auf Walfang fuhr. Zahlreiche Barten des Grönlandwals sind zum Trocknen in ihren Wanten befestigt. (Peabody Museum of Salem)

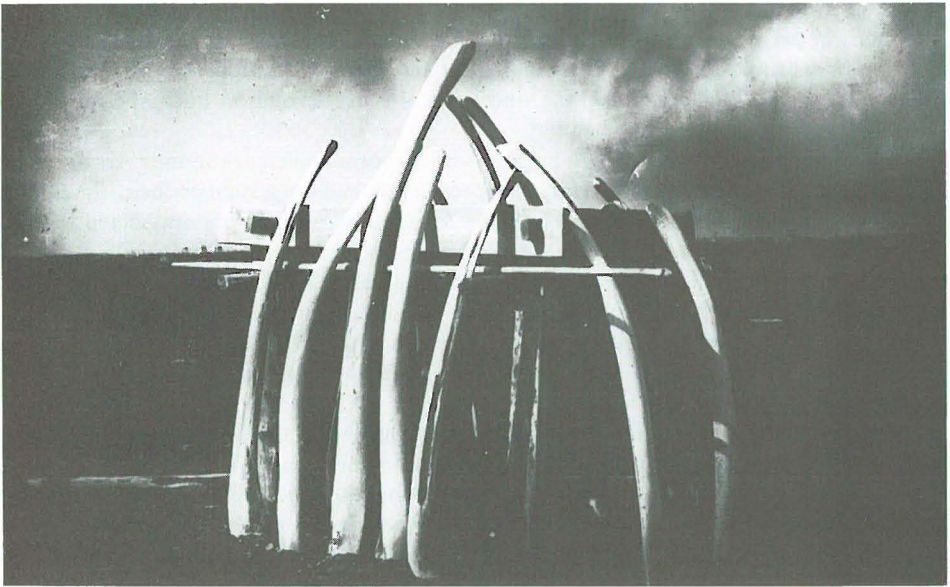
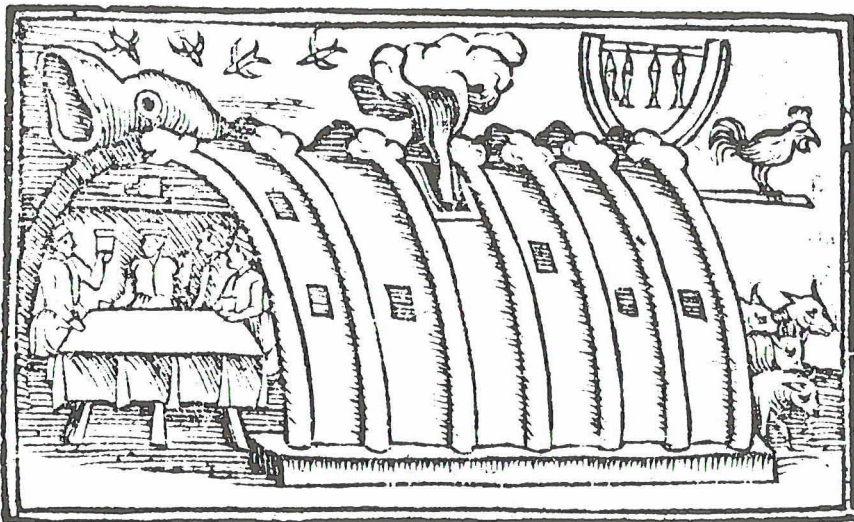


Abb. 3 Aus den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts stammt diese Glasplattenaufnahme aus der Sammlung William Tripp. Die in ein ominöses Licht getauchte Konstruktion aus Walkinnladen und Holz laut Sammlungsinventar ein Grab wurde in einer Eskimosiedlung Alaskas oder Nordkanadas fotografiert. (Kendall Whaling Museum, Sharon, Mass.)



De domibus ex erectione integrarum costarum.

Abb. 4 Folgt man Olaus Magnus, dann boten die im Thoraxverband belassenen Rippen des Wals Raum für eine komplette Hauswirtschaft, Stallung, Herd und Tafel inklusive. Holzschnitt von Arnout Nicolai in der Ausgabe Antwerpen 1558. (Universitätsbibliothek Köln)



Abb. 5 Die Inspiration zum Bau eines Torbogens drängt sich angesichts der Kieferanatomie von Bartenwalen geradezu auf: Zerlegung eines Finnwals im isländischen Hvalfjörður. (Foto: Barthelmeß)

Architekturformen wie der Gotische Bogen oder das niederdeutsche Cruckdachwerk sich aus einer »Walfisch Architektur« entwickelt hätten.¹¹

In den seinem »Moby-Dick« vorangestellten *Extracts (supplied by a sub sub librarian)* zitiert Herman Melville den Schotten Sir Robert Sibbald (um 1641–1712) und seinen Freund und Schriftstellerkollegen Nathaniel Hawthorne (1804–1864) mit kurzen Textstellen, die den Usus belegen, aus den Kieferknochen gestrandeter Wale Gartentore zu errichten.¹² Mit fortwährendem Fangbetrieb gewann solche »walknöcherne Gartenarchitektur« im Umland der europäischen Walfanghäfen offensichtlich neue Popularität.¹³

Diese Popularität lässt sich als Folgeerscheinung einer veränderten Produktions- und Absatzlage auffassen, denn sie steht in Beziehung zu der aufkommenden Nachfrage nach zusätzlichen Nebenprodukten des europäischen Arktiswalfangs. Die erhalten gebliebenen Knochenendenkmäler allein können, da sie zumeist nicht mehr datierbar sind, diese Entwicklung kaum präzise dokumentieren, und eine umfassende Auswertung alter Journale und Rechnungsbücher steht noch aus. Doch in ein paar unscheinbaren Details der zeitgenössischen Malerei und Graphik liegt uns ein kleines Corpus historischer Bildzeugnisse vor, das die spärlichen Textquellen und erhaltenen Knochenendenkmäler trefflich ergänzt.



Friderich Martens und Cornelis Gijsbertsz Zorgdrager, die Verfasser der gedruckten Standardquellen zur Geschichte der kontinentaleuropäischen Grönlandfahrt im 17. und frühen 18. Jahrhundert, berichten nichts von einer eventuellen Praxis, Walkinnladen an Bord der Schiffe zu nehmen und nach Hause zu führen.¹⁴

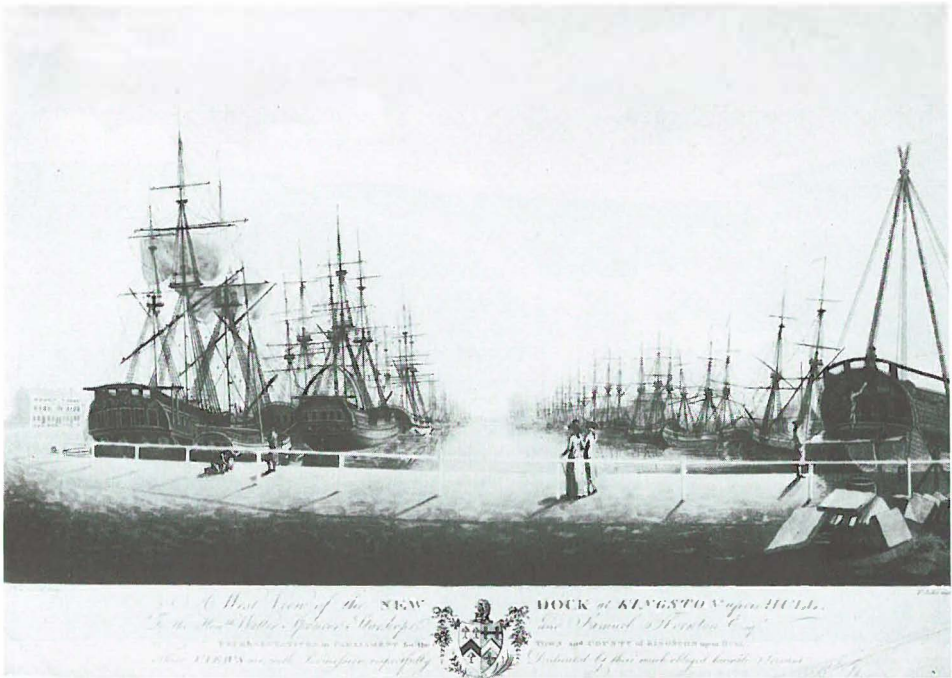


Abb. 6 »A West View of the New Dock at Kingston upon Hull.« Aquatintdarstellung von Robert Thew und F. Jukes, 1786/87 nach einem um 1780 entstandenen Gemälde. Anhand der Dwarsbalken über dem Achterdeck sind auf der linken Seite zwei Walfangschiffe identifizierbar. Das rechte von ihnen läßt in der Takelage des Kreuzmastes die spitzbogige Konstruktion von aufgerichteten Walkinnladen erkennen. (Kendall Whaling Museum, Sharon, Mass.)

Abb. 6a Dasselbe, Ausschnitt

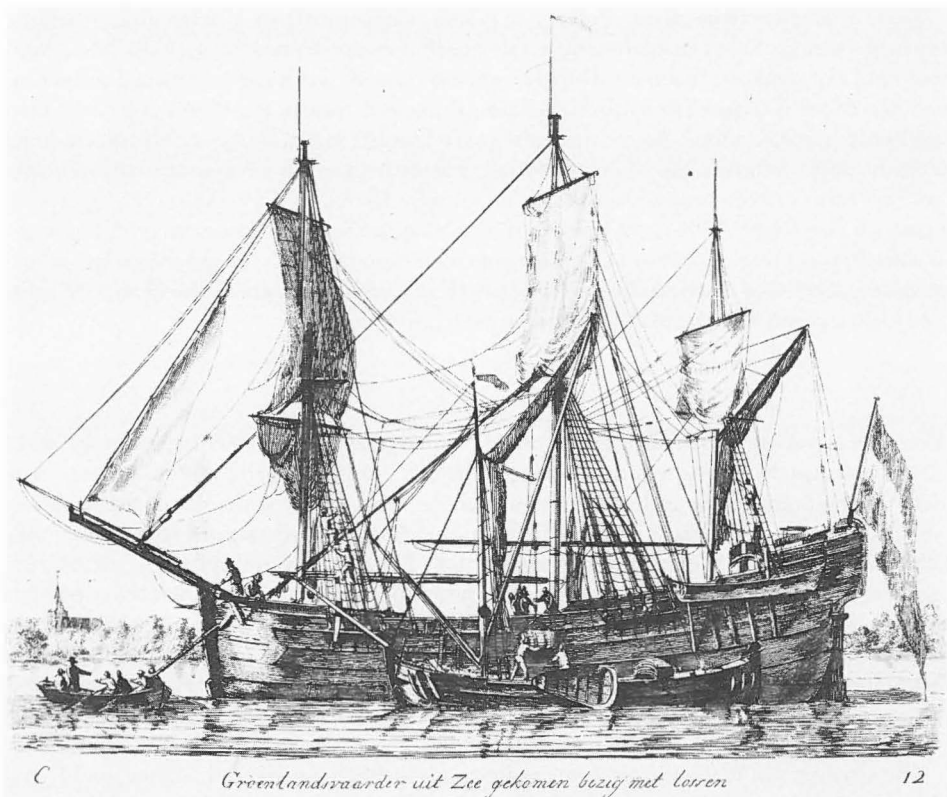


Abb. 7 »Groenlandsvaarder uit Zee gekomen bezig met lossen.« Radierung von Gerrit Groenewegen, 1789, aus »Verscheide soorten van Hollandse schepen«, Serie C, Nr. 12. In den Wanten des Großmastes sind fünf Kieferknochenäste zu erkennen. (Kendall Whaling Museum, Sharon, Mass.)

In dem Weiler Juvre auf der nordfriesischen Insel Römö steht ein dichter Zaun aus gleichlangen Walkiefer-Knochensegmenten. Eins der Segmente trägt die eingekerbte Datierung 1772, und man nimmt an, daß der Grönlandkommandeur Peter Andersen List, zu dessen Hof einst der Zaun gehörte, in jenem Jahr mit dessen Aufstellung begann.¹⁵ Indes, eindeutige Belege für das Mitbringen von Walkinnladen an Bord der Schiffe finden sich in zwei Bildquellen aus den 1780er Jahren.

In der Ferens Art Gallery, Hull, befindet sich ein Paar anonymer Ölgemälde auf Leinwand, entstanden um 1780, mit Ansichten des 1778 vollendeten New Dock. Eins der Bilder zeigt unter anderem verschiedene Huller Walfangschiffe, und auf einem sind deutlich zwei Paar Walmandibeln in der Takelage des Kreuzmastes zu erkennen. 1786/87 wurden Aquatintaradierungen der beiden Gemälde von den Kupferstechern Robert Thew und F. Jukes angefertigt, die guten Absatz fanden (Abb. 6).¹⁶

Einen heimgekehrten Grönlandfahrer beim Löschen zeigt die 1789 datierte Radierung des Niederländers Gerrit Groenewegen (1754–1826). Fünf einzelne Unterkieferäste hat der versierte Stecher maritimer Graphik in den Wanten des Großmastes dargestellt, drei weitere sind möglicherweise in den Wanten des Fockmastes angedeutet. Ihre Spitzen sind offensichtlich nicht am Mast festgelaßt (Abb. 7).¹⁷

Beide Bilddokumente dieser Praxis des Kinnladentransports in Wanten zeigen Schiffstypen, die eine größere Decksbreite haben als jene Fluiten und frühen Bootschiffe, die zu Martens' und Zorgdragers Zeiten im Walfang eingesetzt waren. Doch anzunehmen, daß das Einnehmen derart sperriger Decksladung aufkam, als mehr Stauraum zur Verfügung stand, bloß um Reedern und Kommandeuren eine aufregende Trophäe in den Garten zu stellen, erscheint mehr als unökonomisch. Aus dieser Erwägung heraus stellt sich die Frage nach weiteren oder profitableren Verwendungszwecken der gewaltigen Knochen. Der Föhrer Prediger Carl Friedrich Posselt gibt 1795 einen Hinweis in seiner kleinen Schrift »Ueber den grönländischen Wallfischfang«. Darin heißt es kurz: *Zuweilen werden auch die Kinnbakkenknochen mitgenommen; theils weil sie etwas Thran enthalten; theils weil sie sehr gute Pfähle liefern.*¹⁸ Es ging also nicht nur um Knochenbauten, sondern auch um Walöl.



Von wenigen Ausnahmen abgesehen¹⁹, wurde in der gesamten Geschichte des europäischen Arktiswalfangs der Hautspeck der Seesäuger nicht an Bord der Segelschiffe ausgesotten, sondern in Tranbrennereien an Land.²⁰ Wenn auch der Übergang von der »Baiefischerei« zur »Eisfischerei« – so die traditionellen Begriffe – nach den Forschungen Hacquebords vielschichtiger und teils andere Ursachen als die bloße Überfischung der spitzbergischen Grönlandwalpopulation hatte – es sei hier nur auf die Abkühlungsphase zwischen etwa 1645 und 1680 verwiesen, die zu mehr »Südeisjahren« führte und die mit einer drastischen Verstärkung internationaler Konkurrenz im Walfanggeschäft zusammenfiel²¹ –, so brachte dieser allmähliche Übergang doch einen produktionstechnischen Wandel mit sich: Der Hautspeck der Seesäuger wurde nicht mehr kurz nach dem Abflensen ausgesotten, sondern erst Wochen später im Heimathafen.

Die Qualität des Walöls hängt unter anderem maßgeblich von der Behandlung und Lagerdauer des Specks vor dem Aussieden ab. Trotz des Bemühens um Reinlichkeit²² haben ranzige Speckpartikel, Fleischfasern und Blut zusammen mit dem kleingehackten Speck den Weg durch das vierzöllige Spundloch der Speckfässer genommen. Die niedrigen Temperaturen auf dem Fangfeld werden die durch solche Verunreinigungen beschleunigte Zersetzung des Fettgewebes nur geringfügig verzögert haben. Zedlers »Lexicon« weist nachdrücklich auf die minderwertige Qualität des Walöls hin, das aus wochenlang gelagertem Speck gesotten wurde.²³

Das Resultat solch frühzeitiger Zersetzungsprozesse ist ein relativ hoher Anteil freier Fettsäuren im ausgekochten Öl. Diese freien Fettsäuren sind für das »Tranige«, den ranzigen Geruch und die dunkle Farbe von Seetierölen verantwortlich. Je höher ihr Anteil, desto dunkler und übelriechender das Öl. Doch nicht nur die unzulängliche Behandlung des Wal-specks vor dem Auskochen, sondern auch die damalige Kochpraxis selbst erhöhten den Anteil freier Fettsäuren. Denn in offenen Kesseln – Presskocher waren ja noch nicht erfunden – wurde das Öl stundenlang chemisch »gequält«.²⁴ Von ganz anderer, heller, klarer, beinahe geruchloser Qualität waren Öle, die auf mechanische Weise, ohne Hitze, aus dem Fettgewebe gewonnen wurden. Derartige Öle fielen beim Speckhacken an, oder wenn man Knochen ein paar Tage liegen ließ.²⁵

Die Kieferknochen der damals noch nicht bejagten Furchenwale haben einen Gesamtgehalt an Fettgewebe (Ölen und Fetten) von 73% bis 84%, das ist verblüffenderweise mehr als der durchschnittliche Gesamtfettgehalt des Rückenspecks dieser Tiere.²⁶ Bei Gattwalen, zu denen der Grönlandwal gehört, dürften diese Werte nicht nennenswert kleiner sein. Mangels knochenbrechender Mahlwerke zum mechanischen Erschließen des erstklassigen Knochenöls mußte man andere Wege finden, die großen Kieferknochen und ihre beträchtlichen Ölreservoirs anzupfen.

Abb. 8 Knochenöl
Löcher (*knookolie*
gaten) im Gelenkkopf
eines Walknochens, in
diesem Fall allerdings
kein Kieferast, sondern
ein Humerus (Ober
armknochen) des
Grönlandwals. (*Insti*
tuut voor Taxono
mische Zoölogie,
Amsterdam)



Friedrich Gottlob Köhler, der im Jahre 1800²⁷ eine Walfangreise auf einem Altonaer Schiff mitmachte, beschreibt dies in seinem 1820 erschienenen Buch folgendermaßen: *Die Kinnlade wird gleichfalls hinaufgewunden. Man hängt sie an die Wände [Wanten] des Schiffes und setzt ein Faß darunter, worein nach und nach ein feiner Thran tröpfelt, den die Matrosen auf dem Brode essen.*²⁸ Köhlers Bemerkung ist wohl kaum so zu verstehen, daß die Schiffsleitung die sperrigen Knochen an Bord nahm, um der Mannschaft eine energiespendende Brottunke zu gönnen. Vielmehr werden sich Köhlers Bordkameraden den klaren Tran eher stibitzt haben. In den Niederlanden finden sich verschiedene Gelenkköpfe von Kieferknochen des Grönlandwals, die eine Vielzahl von Bohrlöchern aufweisen. Durch diese *knookoliegaten* (Knochenöl-Löcher) beschleunigte man den Austritt des Öls durch die wenig poröse Kompaktschicht des Knochens (Abb. 8).²⁹

Als helles, nahezu geruchloses Produkt hat das so gewonnene Knochenöl auf dem Tranmarkt vermutlich höhere Preise erzielt als die übrigen Transorten. Doch sind mir aus der gedruckten Literatur hierzu keine näheren Angaben bekannt. Die verhältnismäßig geringe Ausbeute an Knochenöl wurde wahrscheinlich überwiegend als Medizinaltran gehandelt. Lootsma teilt mit, daß noch zu Beginn unseres Jahrhunderts alte Inselfriesen Walknochenöl als Mittel gegen Rheuma priesen und gleichzeitig in einigen Drogerien noch der eine oder andere Restposten *knookolie* feilgeboten wurde.³⁰

Im selben Jahr wie Köhlers Bericht, nämlich 1820, erschien auch William Scoresby's berühmtes Standardwerk über den britischen Walfang.³¹ Walfangkapitän Scoresby, ansonsten sehr ausführlich in allen Bereichen, die mit der Verwendung von Walprodukten zu tun haben, stellt lediglich fest, daß Walkinnladen bisweilen an Bord genommen werden und daß es ein Produkt *jaw bone oil ... such as oozes from the jaw bones of the fish* gibt.³² Etwas ausführlicher, nämlich 14 Zeilen lang, widmet er sich hingegen der Verwendung von Walkieferknochen an Land, erwähnt diverse Schmuck- und Funktionsbauten sowie die Herstellung von Walknochenmehl als Dünger.³³

Ebenfalls aus dem Jahr 1820 existiert eine Abrechnung zwischen Charles Sawyer, dem Kapitän der auf Duncans Aquatinta dargestellten Walfangbark HARMONY (Abb. 1) und

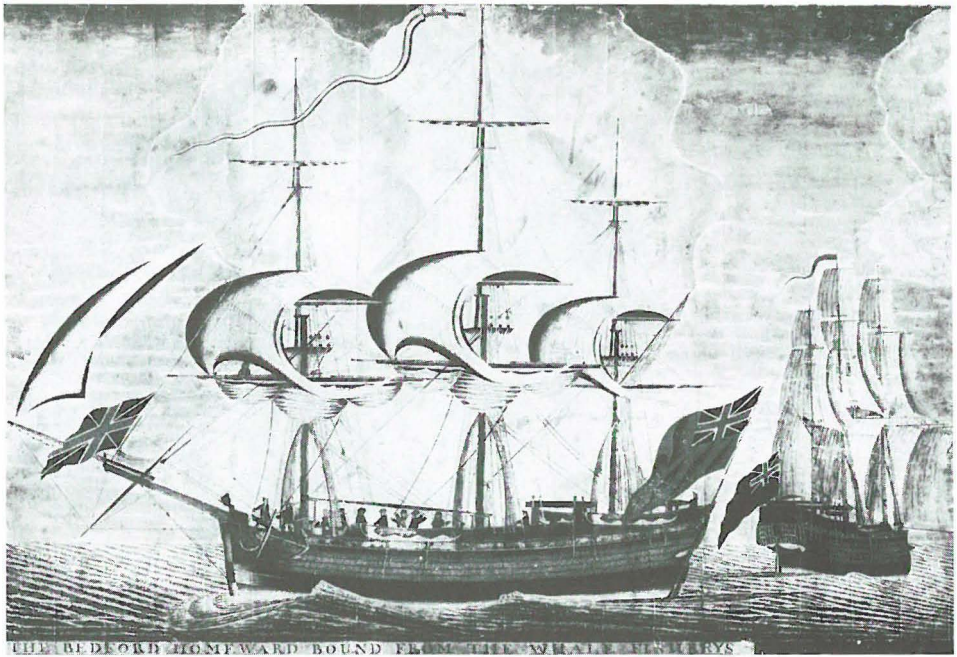


Abb. 9 Walfangschiff BEDFORD von Kings Lynn, Norfolk. Anonyme Gouache, Ende 18. Jahrhundert. An allen drei Masten Kieferknochenpaare. (The Lynn Museum, Kings Lynn)

ihrem Eigner, dem Ölhändler Thomas Bell, dem Duncan sein Blatt auch widmete. Kapitän Sawyer erhielt von Bell 14 £ 3s 6d für neun mitgebrachte Walkieferpaare. Sawyers Prämienanteil an der gesamten Tranausbeute der HARMONY für diese Reise belief sich auf 174 £ 10s 0d.³⁴ Für die Schiffsführung bedeutete also die aufwendige Mitnahme von Walkinnladen eine durchaus lukrative Zusatzeinnahme.

Die 31s 6d, die Sawyer pro Kieferpaar erhielt, stimmen im groben mit der Angabe Lubbocks überein, daß ein Paar durchschnittlicher Walmandibeln *could be bought at Hull for 30 shillings in the twenties and thirties of the 19th century*.³⁵

Mit der aufkommenden Nachfrage nach Walkieferknochen hat sich möglicherweise auch eine unverbindliche Signal Konvention auf britischen Walfangschiffen ausgebildet. Der Bordarzt des Walfängers HERCULES von Aberdeen erwähnt eine Begegnung mit der ADVICE aus Dundee im Mai 1831, die ein Paar Kieferknochen über die Heckreling (*taffrail*) gehängt hatte als Zeichen für den ersten erbeuteten Wal der Saison.³⁶ Und laut Credland verstand man ganz allgemein die Walkinnladen in den Wanten heimkehrender Walfänger als sichtbares Zeichen, daß die Fangreise nicht völlig erfolglos war.³⁷

Den mit der gedruckten Ansicht des Huller Hafens (Abb. 6) und der Bemerkung Lubbocks abgesteckten Zeitrahmen, also die rund sechs Jahrzehnte zwischen den 1780er und den 1830er Jahren, für den nur wenige Textquellen etwas über die Verwendung von Walkinnladen in der britischen Walfangindustrie aussagen, füllt eine ganze Reihe von Bilddokumenten.

Vermutlich vom Ende des 18. Jahrhunderts datiert eine anonyme Gouache, die das Walfangschiff BEDFORD von Kings Lynn, Norfolk, zeigt. Laut Legende ist das Schiff *homeward bound from the whale fishery*, und es hat an jedem der drei Masten ein Paar Walkieferknochen festgelaßt (Abb. 9).³⁸

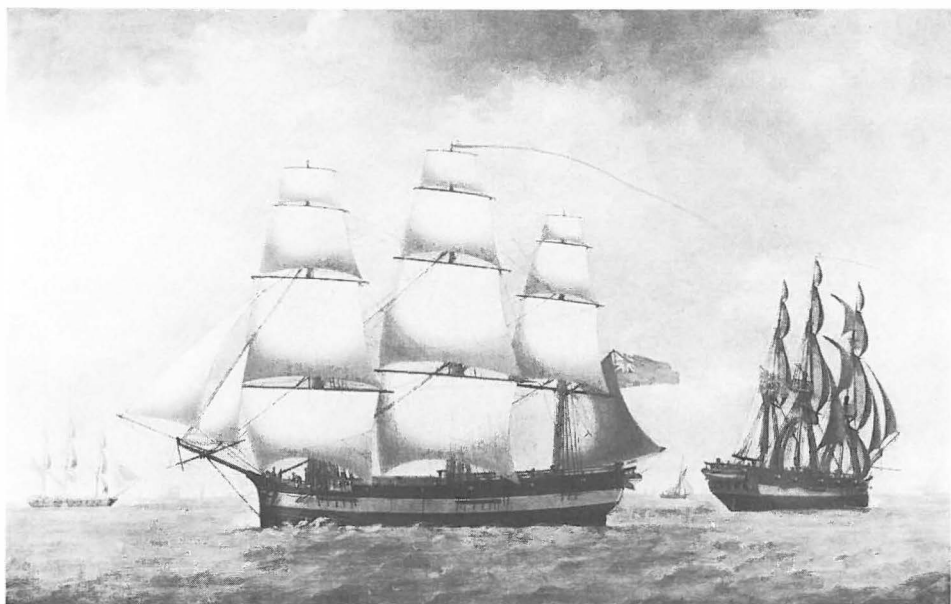


Abb. 10 Robert Wil-
loughby: Walfangschiff
THORNTON aus Hull in
zwei Ansichten. Ölge-
mälde, um 1820. In der
rechten Ansicht sind
Walkinnladen an
Haupt und Fockmast
erkennbar. (Town Docks
Museum, Kingston upon
Hull)

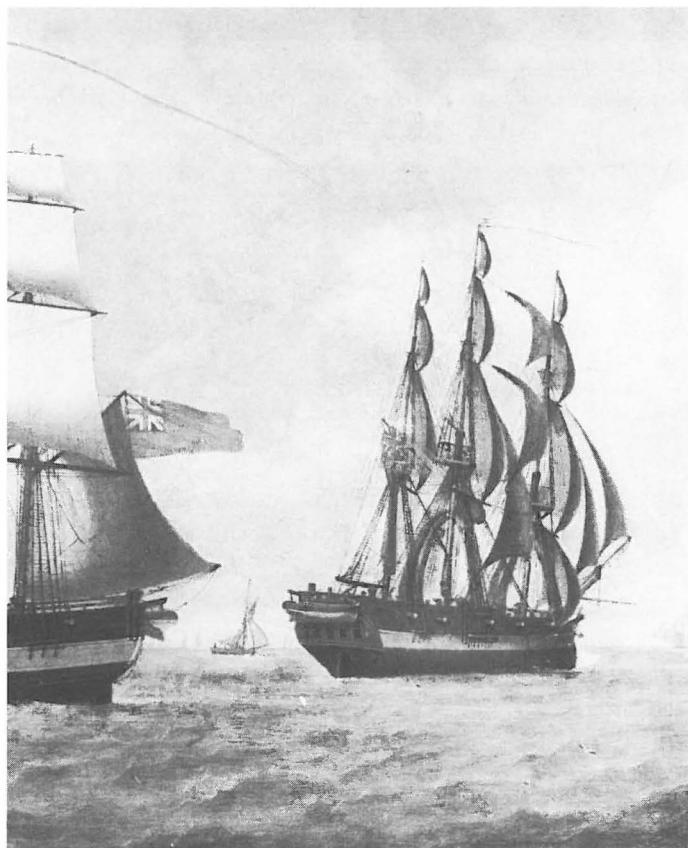


Abb. 10a Dasselbe,
Ausschnitt

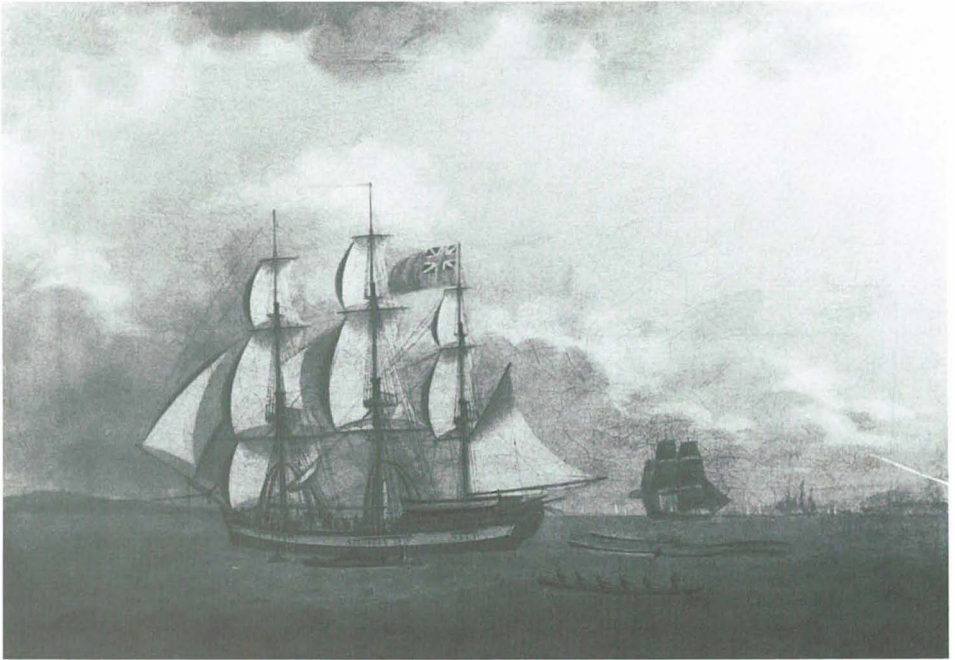


Abb. 11 *Britischer Walfänger. Anonymes Ölgemälde, erstes Drittel 19. Jahrhundert. Je zwei Paar Walkinnladen an Fock und Großmast. (Forbes Whaling Collection, MIT Museum, Cambridge, Mass.)*

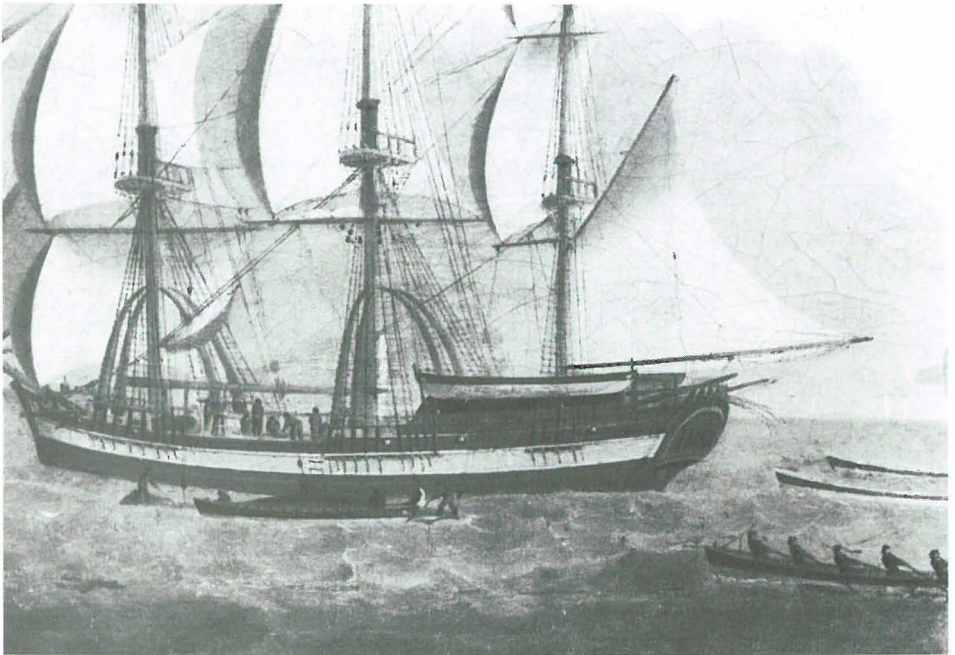


Abb. 11a *Dasselbe, Ausschnitt*

Robert Willoughby (1768 1843) malte das Schiffsporträt der THORNTON, die 1803 bis 1806 und 1809 bis 1821 von Hull aus auf Walfang fuhr und 1821 verlorenging. In der zweiten Ansicht des Schiffes schräg von achtern erkennt man vier Paar Kieferknochen in der Takelage der vorderen Masten (Abb. 10).³⁹

Ein anonymes Ölgemälde in der Walfangsammlung Allan Forbes zeigt ein unidentifiziertes Walfangschiff unter britischer Flagge (Abb. 11); desgleichen ein ebenfalls anonymes Ölbild in

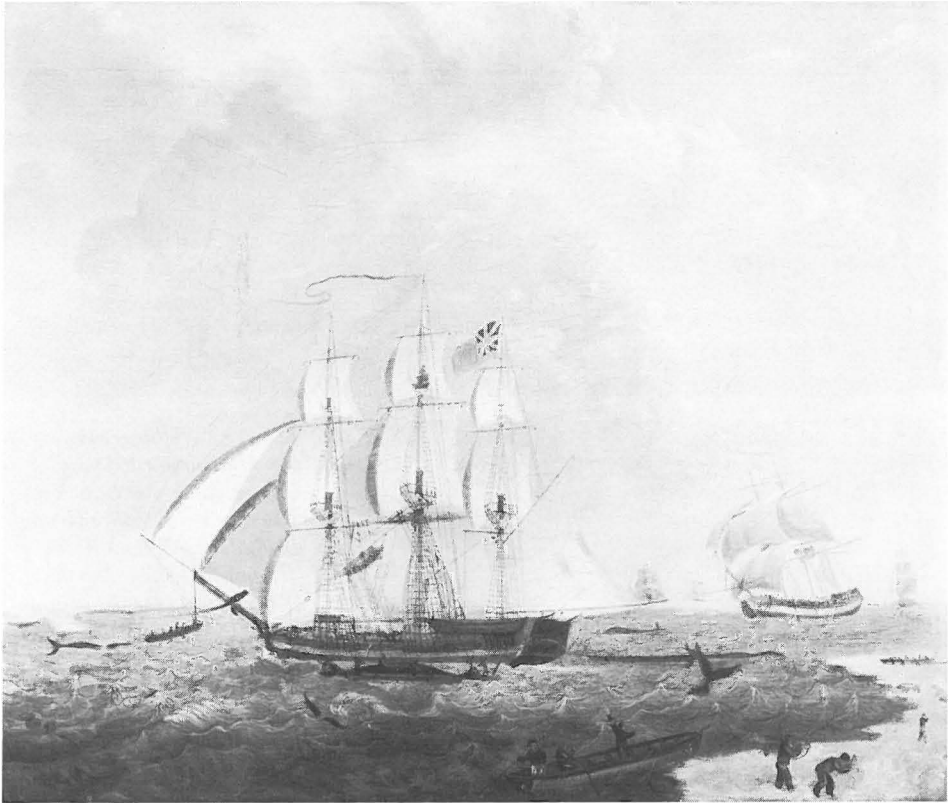


Abb. 12 *Britischer Walfänger.*
Anonymes Ölgemälde, erstes
Drittel 19. Jahrhundert. Recht
schwach sind je zwei Paar Wal
kinnladen an Fock- und Groß
mast erkennbar. (Lothrop
Whaling Collection, Peabody
Museum of Salem, Mass.)

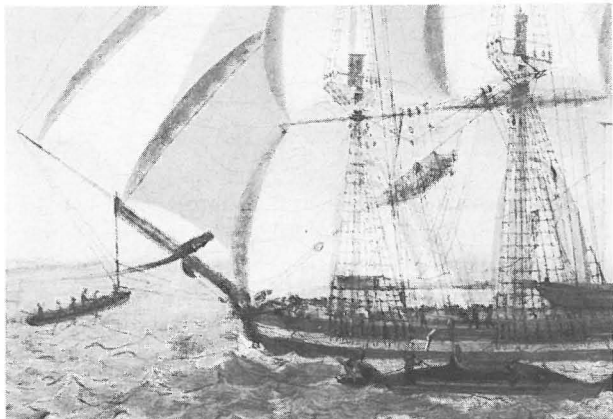


Abb. 12a *Dasselbe, Ausschnitt*

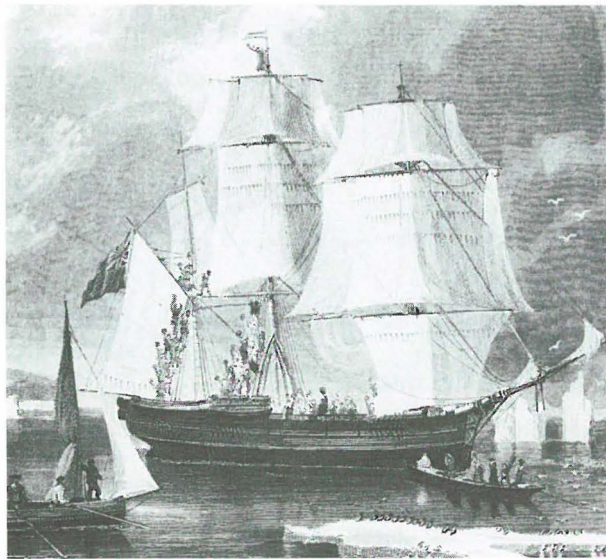
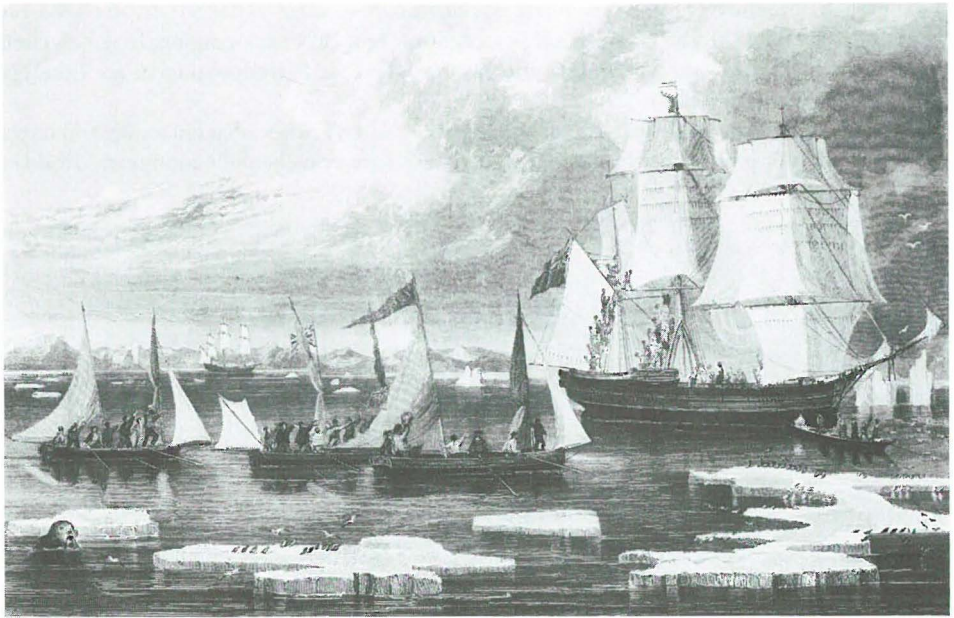


Abb. 13 Walfänger ISABELLA von Hull nimmt 1833 die Überwinterer von Ross' VICTORY an Bord. Stahlstich von E. Finden nach John Ross aus dessen gedrucktem Expeditionsbericht, 1835. Am Hauptmast zwei Paar Walkinnladen. (Kendall Whaling Museum, Sharon, Mass.)

Abb. 13a Dasselbe, Ausschnitt

der Walfangsammlung Francis B. Lothrop (Abb. 12). Beide Fahrzeuge haben je vier Mandibelpaare in der Takelage. Die Bilder sind ins erste Drittel des 19. Jahrhunderts datierbar.⁴⁰

Ein Stahlstich in John Ross' »Narrative of a Second Voyage in Search of a North-West Passage« von 1835 zeigt den Huller Walfänger ISABELLA, wie er im August 1833 die Crew von Ross' Expeditionsschiff VICTORY nach drei Überwinterungen an Bord nimmt. ISABELLA hat zwei Paar Walkinnladen am Großmast festgelascht (Abb. 13).

Hulls bedeutender Marinemaler John Ward (1798–1849) schuf mehrere Bilder, die Walfangschiffe seiner Heimatstadt beim Fang in der Arktis oder beim Einlaufen in den Hafen zei-



Abb. 14 John Ward: ISA-BELLA, SWAN (in zwei Ansichten) und ein unidentifiziertes Walfangschiff in der Arktis. Ölgemälde, um 1833. Bei dem unidentifizierten Schiff links sind zwischen Focksegel und Steuerbordwangen des Großmastes Walkinnladen erkennbar. (Kendall Whaling Museum, Sharon, Mass.)

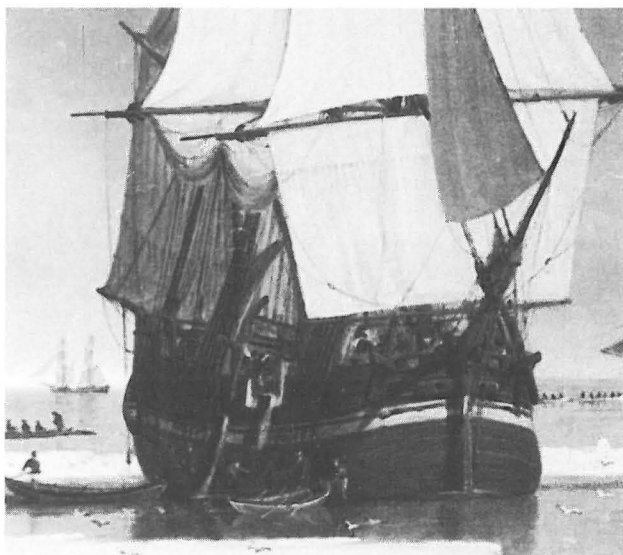


Abb. 14a Dasselbe, Ausschnitt

gen. Auf mindestens drei Gemälden aus der ersten Hälfte der 1830er Jahre hat Ward Walkinnladen in Wanten dargestellt.⁴¹ Auf dem Gemälde im Besitz des Kendall Whaling Museum sind die Huller Walfangschiffe SWAN und ISABELLA identifizierbar.⁴² In der Steuerbord-Bugansicht eines unidentifizierten Schiffes am linken Bildrand sind Kieferknochen in den Wanten des Großmastes erkennbar, vielleicht auch noch in denen des Fockmastes (Abb. 14).

Ebenfalls die ISABELLA und SWAN zeigt ein unsigniertes Gemälde Wards im Town Docks Museum. Hier haben beide Schiffe je vier Paar Walkieferknochen an Fock- und Großmast angelascht (Abb. 15).⁴³



Abb. 15 John Ward: ISABELLA und SWAN beim Walfang in der Arktis. Ölgemälde, um 1833. Bei beiden Schiffen je vier Kieferknochenäste an Groß- und Fockmast. (Town Docks Museum, Kingston upon Hull)

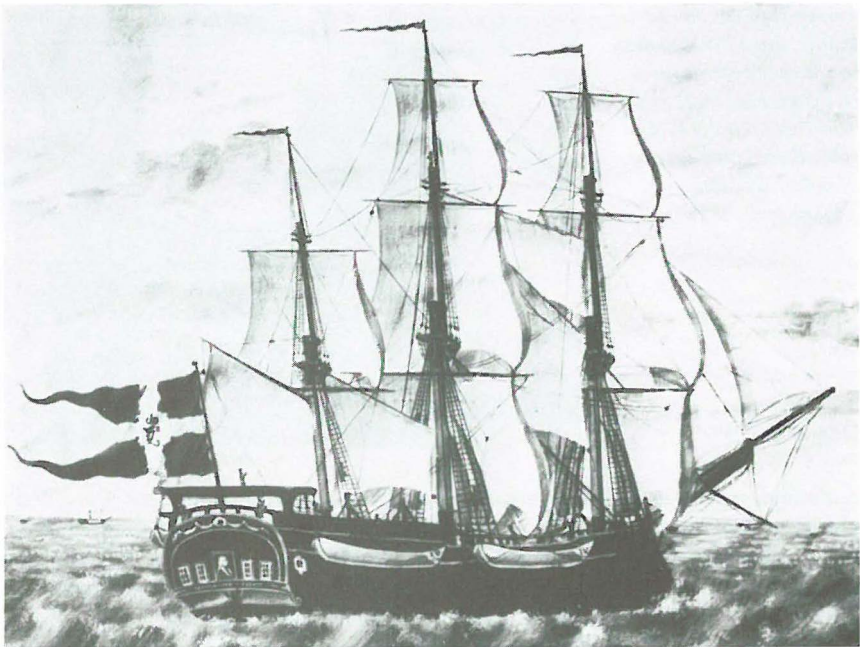


Abb. 16 Glückstädter Walfangschiff CHRISTIAN VII., anonymes Aquarell, um 1805. Je zwei Paar Walkinnladen an Fock- und Hauptmast. (Derzeitiger Verbleib unbekannt, Foto aus Oesau, 1937)

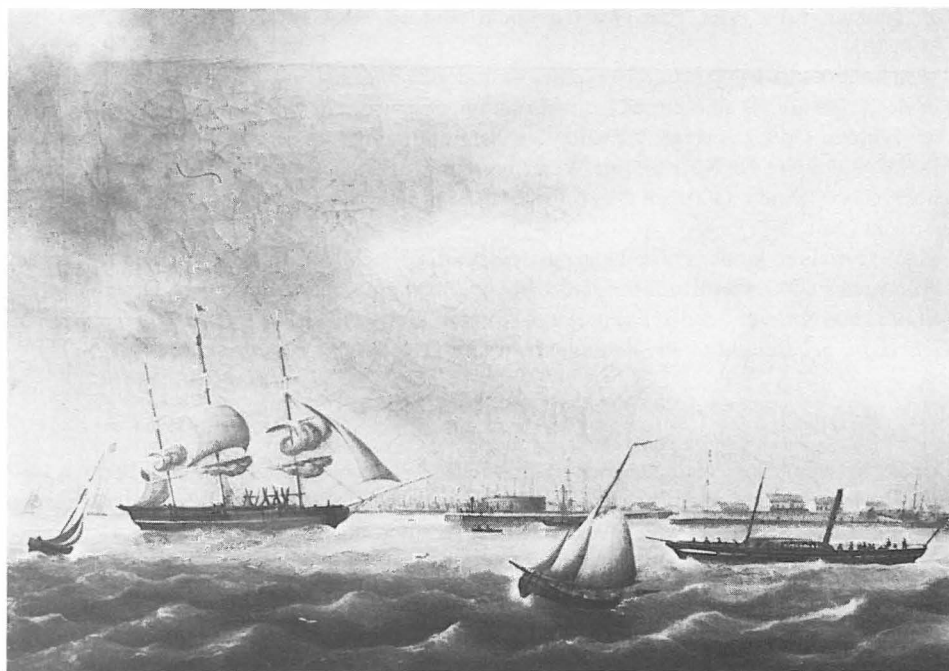


Abb. 17 *Carl Justus Harmen Fedeler: Walfangbark HANNOVER in der Wesermündung. Ölgemälde, datiert 1849. Mehrere Walkieferknochen lehnen an einem Baum zwischen Fock und Hauptmast. (Schiffahrtsmuseum Brake)*

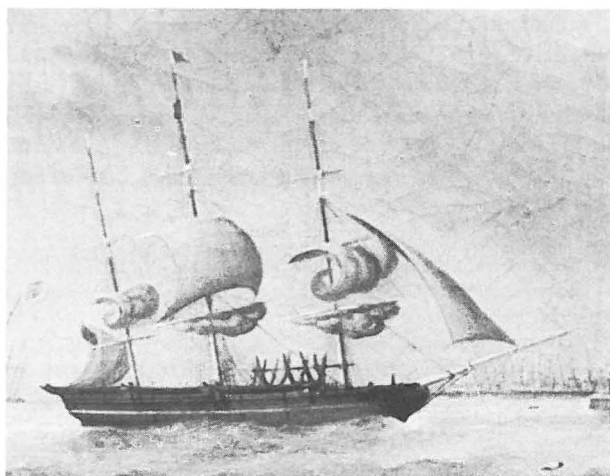


Abb. 17a *Dasselbe, Ausschnitt*

Deutlich spärlicher als für die britische Walfängerei ist die bildliche Quellenlage für die der kontinentaleuropäischen Häfen. Außer dem Stich Groenewegens (Abb. 7) aus der letzten Blüteperiode des niederländischen Arktiswalfangs ist mir bislang kein Bilddokument für diesen Usus des Kinnladentransports auf niederländischen Schiffen bekannt.

Mangels einer systematischen Auswertung erhaltener Archivalien erlauben einstweilen nur ganz wenige Quellen eine vorsichtige Datierung dieser Transportpraxis für Schiffe, die von der Unterweser und Unterelbe aus auf Walfang in die Arktis fuhren. Wanda Oesau bildet in ihrem Buch über »Schleswig Holsteins Grönlandfahrt« ein vermutlich verschollenes, aquarelliertes Schiffsporträt des Schiffes CHRISTIAN VII. ab, das von 1800 bis 1806 für Glückstadt

auf Walfang fuhr. Vier Paar Walmandibeln sind an Fock und Großmast aufgerichtet (Abb. 16).⁴⁴

Ein knappes halbes Jahrhundert später stellt der Bremer Marinemaler Carl Justus Harmen Fedeler (1799–1858) eine nirgends sonst dokumentierte Praxis des Kinnladentransports dar. Auf seinem 1849 datierten Gemälde im Schiffahrtsmuseum Brake ist die Walfangbark HANNOVER beim Einlaufen in die Wesermündung wiedergegeben. Acht oder neun Kieferknochen lehnen an einem Baum, der sich vom Fockmast ein gutes Stück nach achtern erstreckt (Abb. 17).⁴⁵

1857 berichtet Jacob Thormählen in seinem Tagebuch von einer Walfangfahrt auf der berühmten FLORA von Elmshorn und schreibt: *Auch die großen Kieferknochen nahmen wir mit, da einer unserer Schiffsherren, der in Kollmar einen Bauernhof hat, eine gute Handvoll Geld dafür geboten hatte, um daraus einen Torbogen für seine Einfahrt zu machen.*⁴⁶



Die letzten arktischen Walfangreisen traditioneller Art erlebten Rotterdam und Bremen 1872 und Dundee 1914. Ob und inwieweit in den letzten Jahrzehnten dieses niedergehenden Gewerbes der Transport von Walkieferknochen noch eine Rolle spielte, bedarf weiterer Quellenauswertung. Mit den hier vorgestellten Bildquellen dürften für Großbritannien und die Niederlande zwei besonders frühe Belege dieser Praxis vorliegen (Abb. 6 und 7). Die verhältnismäßig große Zahl von englischen Bildern aus dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts scheint mit dem von Lubbock angedeuteten Höhepunkt der Verwendung von Knochenbauten und Knochendünger in den zwanziger und dreißiger Jahren übereinzustimmen.⁴⁷ Ein drittes Produkt war Knochenöl. Die bekannten Textquellen zum britischen und kontinental-europäischen Walfang nennen zwar die qualitativen Vorzüge des klaren Knochenöls, geben aber keine Aufschlüsse über seine Stellung auf dem Ölmarkt.

Als historische Hilfswissenschaft mag die Motivkunde allemal ihre Funktion erfüllen. Sie ist nicht nur ein Provisorium bis zur kritischen Auswertung schriftlicher Quellen, sondern verdient auch ihren Platz in einer zukünftigen, umfassenden Studie.

Anmerkungen:

- 1 Elton W. Hall (Hrsg.): *American Maritime Prints: The Proceedings of the Eighth Annual North American Prints Conference held at the Whaling Museum, New Bedford, Massachusetts, May 6–7, 1977*. New Bedford 1985.
- 2 Edward Duncan, 1803–1882.
- 3 William John Huggins, 1781–1845; Königlicher Marinemaler unter William IV. und Duncans Schwiegervater; vgl. Elton W. Hall: *An Exhibition of Whaling Prints Held at the Whaling Museum on the Occasion of the Conference*. In: Ders. (Hrsg.; wie Anm. 1), S. 254–280; hier S. 269 und 274.
- 4 Ebd., S. 272. Duncans Vorlage, ein großformatiges Ölgemälde Huggins', befindet sich im Kendall Whaling Museum, Sharon, Massachusetts, USA, doch hat Huggins auf diesem Bild nichts Barten- oder Walkinnladen. Ähnliches in den Wanten der HARMONY dargestellt. Eine 1829 datierte und von Huggins signierte Wasserfarbzeichnung desselben Motivs im Peabody Museum of Salem, Massachusetts, zeigt nur die linke Hälfte der »Northern Whale Fishery«. Im Sommer 1989 tauchte im US-amerikanischen Kunsthandel ein zweites Ölgemälde der »Northern Whale Fishery« von Huggins auf, signiert und datiert 1835, also sechs Jahre nach Erscheinen von Duncans Aquatinta. In dieser Version hat die HARMONY Walkinnladen in den Wanten; s. Abb. in: *Sea History: The Art, Literature, Adventures, Lore and Learning of the Sea*, Nr. 50, (Croton on Hudson, N.Y.) Summer 1989, S. 12.
- 5 Fußend auf der jahrzehntelangen Beschäftigung mit zeitgenössischem Quellenmaterial zur Geschichte des amerikanischen Walfangs in der westlichen Arktis, hat John Bockstoece detailliert die hierbei übliche Verarbeitungsweise rekonstruiert, doch vermeldet er nichts davon, daß Kieferknochen an Bord genommen wurden. Man ließ sie mit dem Kadaver treiben. John R. Bockstoece: *Whales, Ice, and Men. The History of Whaling in the Western Arctic*. Seattle, London & New Bedford 1986. S. 75–77.

- 6 An einer Stallwand des Burgeschlosses Dalbenden bei Urft in der Eifelgemeinde Kall steht noch heute ein sehr stark verwittertes »Tor« aus den Kieferknochen eines Bartenwals. Die oberen Enden werden von einer Art Maueranker fixiert, der die Jahreszahl 1704 trägt. Ich besichtigte es noch 1985. Der niederländische Cetologe van Deinse berichtete in zwei kurzen Miszellen, daß noch in den 1960er Jahren das Anwesen im Besitz einer Familie Cramer gewesen sei, deren Vorfahr, der Amsterdamer Walfangkommandeur Johan Ludolf Cramer, die Knochen nach Urft geschafft habe. Cramer sei 1750 *directeur van de Groenlandse visserij* gewesen und 1782 in Amsterdam gestorben. In der schmiedeeisernen Jahreszahl 1704 auch das Datum der Aufstellung des Kiefertores zu sehen, paßt schlecht zu van Deinse's Angaben. Vgl. Antonius Boudewijn van Deinse: Walvisnieuws over 1960. In: Lutra: Orgaan van de Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming, Vol. 3, Nr. 2, (Leiden) 1961, S. 19–23, hier S. 21f.; und ders.: Walvisnieuws over 1962. In: Ebd., Vol. 5, Nr. 2/3, 1963, S. 31–35, hier S. 33.
- Einen dekorativen Deckenschmuck, bestehend aus einer Walrippe (nicht Kieferknochen) und einem darunter abgehängten, in skurriler Verwindung mumifizierten Hai, fotografierte ich 1977 in einer Einkaufspassage in Salzburgs Altstadt, leider ohne sorgsame Notizen über den genauen Standort zu machen. Fossile Walknochenfunde wurden verschiedentlich aus Österreich gemeldet, vgl. Erich Thenius: Hvalen i Österrike et fortidsminne. In: Norsk Hvalfangst Tidende, Vol. 47, Nr. 4, (Sandefjord) 1958, S. 172–176.
- 7 Lydia T. Black (Rezensentin): Kitovaiia alleia drevnosti ostrovov proliiva seniavina [Whalebone Alley Antiquities of the Seniavin Strait Islands]. By S.A. Arutiunov, I.I. Krupnik, and M.A. Chlenov. Moscow: Nauka, 1982. Academy of Sciences of the USSR, Institute of Ethnography of N.S. Miklukho Maklai, 174 p. In: Arctic: Journal of the Arctic Institute of North America, Vol. 35, Nr. 4, (Calgary) 1982, S. 563–565.
- 8 Erstaussage Rom 1555. Zahlreiche Übersetzungen und Folgeausgaben. 1931 wurde in Whitby, Yorkshire, das aus fünf Paar Walkinnladen bestehende Gerüst eines Persenning gedeckten Schuppens abgerissen, der in frappierender Weise an Magnus' Walrippenhaus erinnert; vgl. die Photos in Bill Spence: Harpooned: The Story of Whaling. London und New York 1980, S. 122 und in Arthur G. Credland: Whales and Whaling: The Arctic Fishery (= Shire Album 89). Aylesbury 1982, S. 31.
- 9 Carus Sterne (pseud.: Ernst Ludwig Krause): Walfischstrandungen in ihrem Einfluss auf Kunst und Poesie. In: Pan, Bd. 1, Nr. 3, 1895, S. 165–171, bietet einen brauchbaren Überblick über ältere und vor allem antike Literatur zum Thema Walknochenbauten.
- 10 Im Südschiff der romanischen Kirche St. Maria im Kapitol zu Köln hängen ein Unterkieferast und mehrere Rippenfragmente eines Grönlandwals, im Kölschen Volksmund bekannt als Zint Märgens Repp, also Sankt Mariens Rippe. Es ist nicht überliefert, wie sie dorthin gelangten; vgl. Helmut Signon: Das ist nur in Köln zu sehn. Köln 1964, S. 14–16. Es ließ sich jedoch ermitteln, daß es sich hierbei um spätere zeitliche Bodenfunde handelt; vgl. Ulrich Jux und Karlheinz A. Rosenbauer: Zum Vorkommen von Cetaceen Resten in jungpleistozänen Flußablagerungen der Niederrheinischen Bucht. In: Neues Jahrbuch für Geologie und Paläontologie. Abhandlungen Bd. 108, Nr. 1 (Stuttgart) 1959, S. 81–126, hier S. 97ff.
- Das Kendall Whaling Museum erwarb in der letzten Zeit über ein Dutzend alte Druckgraphiken zum Thema »jawbones on the walls«. Eine Auswahl war vom Herbst 1988 an ein Jahr lang in der Portrait Gallery des Museums zu sehen. Sie zeigen die beiden Walknochen an der Außenwand des »Groote Zaal« im Haager »Binnenhof«, einen Kieferknochen an der Loggia des 1652 abgebrannten Alten Rathauses von Amsterdam sowie einen Kieferknochen an einem äußeren Mauervorsprung der Niederländisch Reformierten Kirche in Oostzaandam. Siehe hierzu auch Centraal Museum (Hrg.): Pieter Jansz. Saenredam (Ausstellungskatalog, 15.9. 19.11.). Utrecht 1961, Abb. 13–16.
- Erna Mohr: Historisch zoologische Walfischstudien. In: Nordelbingen, Bd. 11, (Heide) 1935, S. 335–393, bildet auf S. 373 die Kieferknochen eines 1603 gestrandeten Buckelwals in der Kirche des dänischen Ortes Middelfart ab. Sie hängen dort noch heute; frdl. Mitteilung Dieter Küsgen, Köln.
- 11 Vor allem Carus Sterne (wie Anm. 9) und das Kapitel 10, »Bindung an Walfang und Hausbau mit Wal-Knochen«, in Friedrich Saefel: Krummholz- und Cruck Dachwerke in Nordwest Europa. Eckernförde 1970.
- 12 Aus Melvilles Hawthorne Zitat geht zunächst nicht hervor, daß der Erzähler sein und Susans Häuschen mit den Kinnladen eines gestrandeten Wals schmückt. Das erhellt erst ein paar Seiten später; vgl. The Village Uncle. In: Twice Told Tales (= The Writings of Nathaniel Hawthorne, Vol. II, Riverside Edition). Boston New York 1903, S. 111 und 114.
- 13 Ein Inventar der Walknochenbauten, der funktionalen wie der dekorativen, in den vormaligen Walfangregionen fehlt bislang ein schmerzlicher Mangel angesichts des zunehmenden Verfalls dieser im Freien der Witterung ausgesetzten, maritimhistorischen Denkmäler. Verschiedene Standardwerke über

- die Grönlandfahrt der Niederlande und der deutschen Partikularstaaten widmen allerdings einzelne Kapitel diesem Thema, namentlich Wanda Oesaus Bücher: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbensschlag vom 17. 19. Jahrhundert. Glückstadt, Hamburg, New York 1937 (Nachdruck ohne das chauvinistische Schlußkapitel: Glückstadt 1979), S. 308ff. und: Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbensschlag vom 17. 19. Jahrhundert. Glückstadt, Hamburg, 1955, S. 231ff. Dort auch zahlreiche Abbildungen vor allem der spektakulären, dekorativen Tore aus Walkiefern. Als funktionale Bauteile dienten Walknochen sowohl in Konstruktionen, für die sonst einzelne Pfähle verwendet worden wären, als auch in Konstruktionen, deren Zweck eine lückenlose Plankung oder Verschalung war; für derartige Grubenverschalungen, Stallwände, winddichte Gartenzäune, o.ä., wurden die Mandibeln auf gleiche Länge gesägt und mit ihrem D förmigen Querschnitt so arrangiert, daß die geraden und die gewölbten Flächen zur jeweils gleichen Seite wiesen. Ohne ein Inventar solcher Bauten ist allerdings nicht mit Bestimmtheit festzustellen, wie sich funktionale und dekorative Knochenbauten mengenmäßig zueinander verhielten. Vielfältige Verwendungszwecke von Walknochen listet Joachim Münzing auf: Der historische Walfang in Bildern. Herford 1987, S. 67. Ein akribischer Sammler von Hinweisen auf selbst die kleinsten, kulturgeschichtlich bedeutsamen »Bröckchen« Walknochen war der niederländische Cetologe Dr. Antonius Boudewijn van Deinse, genannt »de potvis« oder der niederländische »Prince of Whales« (1885 1965); vgl. A. Scheygrond: In memoriam Dr. A.B. van Deinse. In: Lutra, Vol. 7, Nr. 1, (Leiden) 1965, S. 1 12 (mit Publikationsliste) und ders.: Een woord ter inleiding: Over Dr. A.B. van Deinse (»The Prince of Whales«). Ebd., Vol. 30, Nr. 2 (walvisnummer), (Leiden) 1987, S. 71 76.
- 14 Friderich Martens: Spitzbergische oder Groenlandische Reise Beschreibung gethan im Jahr 1671. Hamburg 1675, Nachdruck Berlin 1923; Cornelis Gijsbertsz Zorgdrager: Bloeyende Opkomst der Aloude en Hedendaagsche Groenlandsche Visschery. Amsterdam 1720. Nachdruck der deutschen Ausgabe Alte und neue Grönländische Fischerei. Leipzig 1723: Kassel 1975.
 - 15 Fritz Joachim Falk: Grönlandfahrer der Nordseeinsel Römö: Ein Beitrag zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der schleswighischen Westküste (= Studien und Materialien veröffentlicht im Nordfriisk Instituut, Nr. 17). Bredstedt 1983, S. 243f. Ältere Datierungen auf verschiedenen Walknochenbauten müssen nicht unbedingt mit systematischen Walfangoperationen zu tun haben, siehe z.B. Anm. 10. Nicht überzeugend ist ferner van Deinses posthum veröffentlichter Hinweis auf den Giebelstein des Gehöfts Het Bildt, nahe der St. Anna Parochie in Friesland, der unter dem Datum 1574 angeblich ein Walkiefertor zeigen soll, vgl.: Sedert wanneer is de walvisvaart vanuit Nederland bedreven? In: Lutra, Vol. 8, Nr. 2, (Leiden) 1966, S. 17 22.
 - 16 Das betreffende Gemälde ist undeutlich abgebildet in Basil Lubbock: The Arctic Whalers. Glasgow 1937, zweiter Nachdruck 1968, gegenüber S. 128. Der Zeichner/Radierer der Graphik, Thew, ist kaum der Schöpfer der beiden Ölgemälde; frdl. Mitteilung von Arthur G. Credland, Hull, in litt. Zu undeutlich ist die Abbildung eines 1784 datierten und Abraham Ward, dem Vater John Wards, zugeschriebenen Gemäldes im Hull Trinity House, das die Huller Walfangbark SWAN zeigt; vgl. Ferens Art Gallery (Hrg.): John Ward of Hull, Marine Painter, 1798 1849 (Ausstellungskatalog). Hull 1981, S. 8, sowie Bill Spence: Harpooned: The Story of Whaling. New York 1980, S. 58. Sofern die SWAN wirklich Wal kinnladen in den Wanten aufweist, gehört dieses Gemälde mit zu den frühen Bildquellen dieser Transportpraxis.
 - 17 Die Datierung befindet sich unter der Signatur GG im weiß abgesetzten Bug der aufgeheizten Walfangschaluppe. Das Blatt Nr. 12 stammt aus der C Serie, der dritten von »Verscheide soorten van Hollandse scheepen«.
 - 18 In: Schleswig Holsteinische Provinzialberichte, Vol. 10, Heft 1, (Kiel) 1796, S. 1 55; Zitat S. 24.
 - 19 [Johann Heinrich Zedler:] Grosses Universal Lexicon Aller Wissenschaften und Künste, Welche biß hero durch menschlichen Verstand und Witz erfunden worden, Dritter Band. Halle & Leipzig 1733, Sp. 171 175, s.v. Balaena, hier Sp. 174, weist auf die feuergefährliche Praxis französischer Walfangschiffe hin, den Speck an Bord auszusieden; daraus resultiere aber eine bessere Tranqualität. Für 1658 fand Hacquebord zwei vage Hinweise auf niederländische Praxis, Tran an Bord zu kochen, vgl. Louwrens Hacquebord: The History of Early Dutch Whaling: A Study from the Ecological Angle. In: H.K. s'Jacob, Kim Snoeiing und Richard Vaughan (Hrgg.): Arctic Whaling: Proceedings of the International Symposium Arctic Whaling, February 1983 (= Works of the Arctic Centre, 8). Groningen 1984, S. 135 146, hier S. 146, Anm. 5.
 - 20 Als frühes Beispiel sei der illustrierte Bericht Robert Fotherbys genannt, vgl. Klaus Barthelmeß: Walfang vor 375 Jahren Die Illustrationen in Robert Fotherbys »Journal« von 1613 und ihr Einfluß auf die Druckgraphik. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv, Bd. 10, 1987, S. 287 324; einen späten Beleg vom Anfang des 20. Jahrhunderts liefert die Biographie John Murrays, vgl. G.V. Clark: The Last of the

- Whaling Captains. Glasgow 1986, S. 110: Die schottische Walfangbasis auf Southampton Island nördlich der Hudson Bay war mit Tanks zur Aufnahme des Specks und nicht mit Tranöfen ausgerüstet.
- 21 Vgl. v.a. Louwrens Hacquebord: Migratie, levenspatroon, en habitat van de Groenlandse walvis *Balaena mysticetus* L., 1758 in de Atlantische Arctis in de 17de eeuw. In: Lutra, Vol. 30, Nr. 2, (Leiden) 1987, S. 123–141. Ders.: Smeerenburg Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de 17de eeuw. Groningen Amsterdam 1984; Peter J.H. van Bree und Louwrens Hacquebord: Hebben de Nederlanders de Groenlandse walvis in de Noordatlantische wateren uitge-roeid? In: Louwrens Hacquebord und Wim Vroom (Hrsg.): Walvisvaart in de Gouden Eeuw Opgavingen op Spitsbergen (Ausstellungshandbuch Rijksmuseum Amsterdam). Amsterdam 1988, S. 146–152.
 - 22 Zоргdrager, deutsche Ausgabe 1723 (wie Anm. 14), S. 432–436.
 - 23 Gegen 1762 wurden auf kolonialamerikanischen Walfangschiffen, die längere Reisen durch die Tropen machten, Tranöfen installiert. Daß diese Praxis mit Ausnahme verschiedener französischer Beispiele, s. Anm. 19 nicht im europäischen Arktiswalfang eingeführt wurde, hat nicht nur mit den vergleichsweise kurzen Reisezeiten und den niedrigeren Temperaturen der nordatlantischen Seegebiete zu tun, sondern vor allem mit der großen Speckausbeute des Grönlandwals: Sie entsprach beim durchschnittlichen Grönlandwal ungefähr der Speckausbeute besonders großer Pottwale, nämlich etwa 100 »barrel«, vgl. John R. Bockstoce (wie Anm. 5), S. 92, und Peter B. Best: Sperm Whale Stock Assessments and the Relevance of Historical Whaling Records. In: Michael F. Tillman und Gregory P. Donovan (Hrsg.): Historical Whaling Records (= Reports of the International Whaling Commission, Special Issue 5). Cambridge 1983, S. 41–55.
 - 24 Hierzu anschaulich August Sommermeyer: 40 Jahre Erfahrung im Bau von Apparaten zur Verwertung von Walen. In: Fette und Seifen, Jg. 45, H. 1 (= Sonderheft Deutscher Walfang), (Berlin) 1938, S. 42–45.
 - 25 Alfred Hødt & Ernst Hugel: Walöl. In: Nikolaus Peters (Hrsg.): Der neue deutsche Walfang. Hamburg 1938, S. 175–182, v.a. S. 177; A. Schwioger: Zur Chemie des Walöls und seiner Normung. In: Fette und Seifen, 1938 (wie Anm. 24), S. 64–73; Wilhelm Normann: Die Härtung von Walöl und die Verwendung von gehärtetem Walöl in der Margarine Herstellung. Ebd., S. 73–76.
 - 26 Kurt Schubert: Der Walfang der Gegenwart (= Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. XI, H. 6). Stuttgart 1955, S. 115.
 - 27 Voigt wies nach, daß Köhler ein falsches Reisejahr angab, 1801 statt 1800, um seinen Bericht mit den Gefährdungen durch die 1801 begonnene englische Elbblockade würzen zu können, vgl. Harald Voigt: Die »Reise ins Eismeer und nach den Küsten von Grönland und Spitzbergen im Jahre 1801« des Friedrich Gottlob Köhler, Seilermeister in Pirna, Leipzig 1820. In: Nordfriesisches Jahrbuch, N.F., Bd. 18/19, 1982/83, S. 155–179, hier S. 176, Anm. 5.
 - 28 Ebd., S. 171.
 - 29 Hacquebord & Vroom, 1988 (wie Anm. 21), S. 181, Nr. 46.
 - 30 S. Lootsma: Bijdrage tot de geschiedenis der Nederlandsche walvisvaart, meer speciaal de Zaanse. Wormerveer 1937, S. 164.
 - 31 William Scoresby: An Account of the Arctic Regions, with a History and Description of the Northern Whale Fishery. 2 Bde. Edinburgh 1820. Photomechanischer Nachdruck New York 1969.
 - 32 Ebd., Bd. 2, S. 413. Siehe auch S. 300 und 434.
 - 33 Ebd., S. 435. Lubbock (wie Anm. 16), S. 189 zitiert eine Anzeige von 1812, die für einen Dünger warb, der unter anderem aus *refuse of whale bone* bestand. Es kann sich hierbei allerdings auch um Abfälle der Bartenverarbeitung handeln, denn Gordon Clitheroe: The Ancient Mariners of Pickering. Beck Isle 1976, S. 18 zitiert eine Schrift von George Head aus dem Jahr 1835, in der sowohl die Verwendung von Bartenabfällen als Dünger als auch die Herstellung von Knochenmehl aus Walmandibeln und Humeri (Oberarmknochen) geschildert wird; man soll dazu ein Kreissäge ähnliches Gerät mit einer zollbreiten Raspelfläche verwendet haben. Auch in außereuropäischen Walfangkulturen hat die Herstellung von Dünger aus Walknochenmehl Tradition, teilweise bis heute, vgl. Milton M.R. Freeman (Tagungsleiter): Small Type Coastal Whaling in Japan. Report of an International Workshop (= Boreal Institute for Northern Studies, University of Alberta, Occasional Publication No. 27). Edmonton, Alberta 1988, S. 68 und 88.
 - 34 Aufbewahrt im Town Docks Museum, Hull; freundliche Mitteilung Arthur G. Credland, in litt.
 - 35 Lubbock (wie Anm. 16), S. 23.
 - 36 W. Gillies Ross: Arctic Whalers, Icy Seas: Narratives of the Davis Strait Whale Fishery. Toronto 1985, S. 31. Der Schiffsarzt und Führer des in der Universitätsbibliothek Aberdeen aufbewahrten Journals ist nicht bekannt. Leider zitiert Herausgeber Ross an dieser Stelle nicht den Originaltext des Journals, so daß die Art der Befestigung der Knochen unklar bleibt; zum Beispiel, ob sie völlig außenbords hingen

- oder nur teilweise über die Reling hinausragten. In diesem Zusammenhang sei auf das Gemälde in der Sammlung Forbes, MIT, verwiesen (Abb. 11), auf dem ein paar längliche Strukturen über das Heck hinausragen. Doch ähneln diese eher Barten als kleinen Kinnladen.
- 37 Credland, 1982 (wie Anm. 8), S. 17.
- 38 KLM Neg. Nr. 12. Lubbock (wie Anm. 16), gegenüber S. 256, unten.
- 39 Lubbock, gegenüber S. 224, oben.
- 40 Allan Forbes Whaling Collection, Hart Nautical Collections, MIT Museum, Cambridge Mass., Inv. WB 876; Francis B. Lothrop Whaling Collection, The Peabody Museum of Salem, Mass., Inv. Nr. 40. Desgleichen ist ein bislang unveröffentlichtes Ölgemälde auf Leinwand zu nennen, das ebenfalls einen britischen Walfänger mit Walkinnladen in den Wanten zeigt: Mystic Seaport Museum, Mystic, Conn., Inv. 54 137.
- 41 Ferens Art Gallery (wie Anm. 16), Nr. 30, 47 und 129. Von dem hier nicht gezeigten Gemälde, Nr. 30 des Huller Ausstellungskataloges, existieren verschiedene Abbildungen in der Literatur (z.B. in Lubbock, gegenüber S. 16) und auch eine Postkarte des Town Docks Museums. Eine andere Version dieses Bildes, die jedoch nicht das Detail der Walkinnladen in den Wanten zeigt, wurde im Juni 1974 bei Bonhams und im August 1978 bei Bourne, Hyannis, Mass., versteigert. Ihr derzeitiger Verbleib ist unbekannt.
- 42 Die SWAN ist vermutlich ein anderes Schiff als das in Anm. 16 für 1784 erwähnte, denn laut Katalog der Ferens Art Gallery (wie Anm. 16), Nr. 47, gelangte die zwar schon 1767 gebaute SWAN erst 1824 zum Einsatz als Huller Walfänger. Sie wurde nach der Saison 1840 abgewrackt. Die ISABELLA, Baujahr 1813, kam ebenfalls 1824 zur Walfangflotte Hulls. Sie rettete 1833 die Überwinterer von John Ross' Expedition (Abb. 13) und ging 1835 im Eis der Davis Straße verloren; ebd.
- 43 Inv. Wl. 49.76.
- 44 Oesau, 1937 (wie Anm. 13), Tafel X, oben. Das Aquarell befand sich vor dem Zweiten Weltkrieg in Privatbesitz und ist laut Auskunft von Peter Danker Carstensen, Elmshorn, heute verschollen.
- 45 Zu kurzfristig vor Redaktionsschluss, als daß ich noch entstehungsgeschichtliche Einzelheiten hätte überprüfen können, stieß ich im Magazin der Abteilung Handelskunde am Überseemuseum Bremen auf ein schlichtes Tischmodell des Bremer Vollschriffes JOSEPH HAYD[E]N. Es hat ein Paar Walkinnladen vor den Wanten des Fockmastes gebunden; die Gelenkköpfe stehen in Fässern. Wanda Oesau: Die deutsche Südseefischerei auf Wale im 19. Jahrhundert. Glückstadt, Hamburg, New York 1939, S. 65 führt das Schiff als Südseewalfänger für die Zeit von 1844 bis 1856 auf, doch das Fehlen einer Tranofenanlage an Deck des Modells sowie eine oben am Fockmast befestigte Ausgucktonne anstelle der beim Pottwalfang üblichen Brusttringe über der Saling sind Merkmale, die auf die Walfangpraxis in der europäischen Arktis verweisen. Eine Abbildung des Modells mit falschem Bildnachweis findet sich in Albrecht Janssen: Tausend Jahre deutscher Walfang. Leipzig 1939, gegenüber S. 64, unten.
- 46 Oesau, 1937 (wie Anm. 13) zitiert aus der Abschrift des Tagebuchs, dessen Original wohl verschollen ist, denn auch Peter Danker Carstensen, der sich eingehend mit Dokumenten zum Elmshorner Walfang befaßt hat, zitiert nicht das Original, sondern Oesau in seinem Aufsatz: Die Grönlandfahrt des Fleckens Elmshorn in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: Stadt Elmshorn (Hrg.): Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Bd. 1. Elmshorn 1987, S. 21–58, hier S. 53.
- 47 Wieso von den identifizierbaren Schiffen auf Druckgraphiken und Gemälden beinahe alle aus dem Walfanghafen Hull stammen, bedarf noch weiterer Untersuchung. Das mag mit besonderer Förderung der Künste durch die ortsansässigen Kaufleute jener Zeit zu tun haben.

Danksagung:

Arthur G. Credland, Town Docks Museum, Hull, und Pieter Dekker, Schipluiden, waren so freundlich, eine englische Erstfassung des Manuskripts zu lesen und halfen mir mit wertvollen Hinweisen. Hendrik Busmann, Köln, überprüfte die vorliegende Fassung auf die korrekte schiffbautechnische Terminologie hin. Ferner danke ich den Kuratoren der in- und ausländischen Sammlungen, die mir die hier behandelten Objekte zugänglich machten.